SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 46 (126)

9–16 LISTOPADA 1948

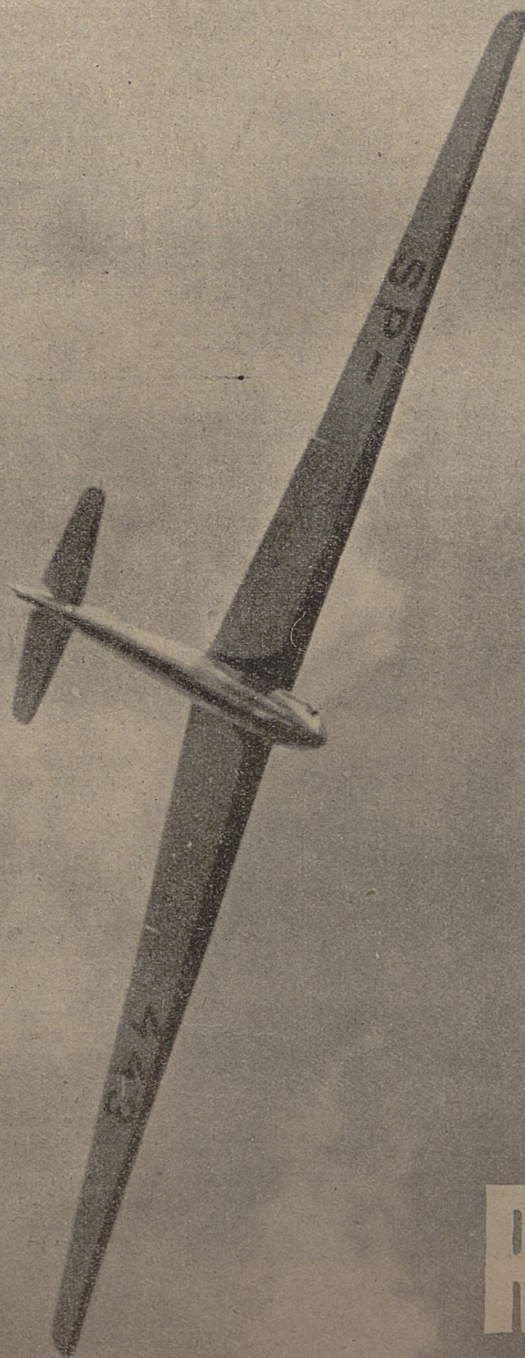












REKORD

ZJEDNOCZONA

JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr.

Czy zastanawiałeś się kiedykolwiek, co możesz zrobić w pojedynkę, bez pomocy innych? Przecież nawet siadając do maszyny, sam nie potrafisz zapiąć na sobie spadochronu. Przecież do startu na zwykłym szkolnym szybowcu potrzeba zgodnego wysiłku przynajmniej ośmiu ludzi. A co dopiero, gdy zechcesz dokonać czegoś poważniejszego!

Zwarcie i trafnie mówi o tym wielki radziecki poeta, Włodzimierz Majakowski:

Jednostka zerem,
jednostka bzdurą
sama —
nie ruszy
pięciocalowej kłody
choćby i wielką
była figurą,
a cóż dopiero podnieść
dom pięciopiętrowy!

Tak. Na to trzeba już nawet nie kilku zgranych kolegów, ale dziesiątków i setek zgodnie pracujących ludzi, ożywionych jedną ideą, kierowanych jedną myślą.

A jeśli trzeba zbudować fabrykę? Dziesiątki, setki fabryk?

Jeśli trzeba wydobyć z ziemi setki tysięcy ton węgla i rudy żelaznej, wytapiać setki tysięcy ton stali, dobywać kamień, budować tysiące domów i dziesiątki miast, produkować miliony metrów materiału i miliony par butów, odziać, nakarmić, nauczyć miliony ludzi? Jeśli trzeba dobywać, produkować, budować, wykonywać tysiące innych koniecznych do życia narodu rzeczy?

By tym zadaniom podołać, potrzebny jest wysiłek naszego narodu, którego głównym dźwigarem jest klasa robotnicza.

By pracę klasy robotniczej skierować w najwłaściwszym, najsłuszniejszym kierunku, potrzebna jest nam zwarta partia robotnicza uzbrojona w słuszną postępową ideologię, która powiedzie Polskę po drodze dalszego rozwoju, do socjalizmu...

W minionym stuleciu żył człowiek, który jasno i wyraźnie sformułował tę słuszną i postępową ideologię — a nazywał się Karol Marks. Już dawno u nas w Polsce powstały partie, które tę ideologię zamieniały w czyn. Partie te, to w okresie zaborów Socjaldemokracja Królestwa Polskiego i Litwy, a potem, w okresie krótkotrwałej niepodległości, Komunistyczna Partia Polski. Członkowie tych partii, a wraz z nimi klasa robotnicza, postępowa część inteligencji i chłopów pracujących, zrozumieli, że Polska nie może być naprawdę niepodległa, jeśli będą w niej rządzić właściciele fabryk i majątków ziemskich, jeśli chłop będzie żył w nędzy, a robotnik w wyzysku, że w walce o sprawiedliwy ustrój i wolność trzeba przede wszystkim odebrać władzę wyzyskiwaczom. W tej walce o wyzwolenie społeczne polskie masy ludowe widziały sprzymierzeńców w masach ludowych innych państw, a przede wszystkim Związku Radzieckiego, który stanowił przykład rozwoju i rozkwitu narodu i państwa pod rządami robotniczo-chłopskimi.

Wróg jednak czuwał i zwalczał dążenia robotników. Zwalczał je z jednej strony pałką, karabinem i więzieniem, a z drugiej strony próbował wpływać ideologicznie na organizacje robotnicze i skierowywać je na błędne tory. Aż do wojny udawało mu się tego dokonać. Wśród robotników działała obok partii rewolucyjnej także PPS, a jej ugodowe kierownictwo prowadziło politykę, która była na rękę wyzyskiwaczom.

Rezultat władzy wyzyskiwaczy to bezrobocie, nędza robotnicza i chłopska, a wreszcie klęska w 1939 roku. Zapytaj starszych od siebie o kilka lat, to Ci powiedzą jak trudno było im się uczyć. Ile milionów młodych Polaków nie mogło dostać pracy, jak straszną przyszłość widzieli przed sobą.

Przyszedł rok 1939 i wraz z nim najazd hord hitlerowskich. Sanacyjni władcy uciekli zagranicę. W kraju znaleźli się jednak ludzie, którzy postanowili walczyć o naprawdę wolną Polskę, o Polskę, w której dziedzic nie będzie wyzyskiwał chłopa, a fabrykant robotnika, w której młodzież nie stanie wobec widma bezrobocia i nędzy, w której każdy młody mieć będzie prawo do nauki, pracy i odpoczynku. Na czele tej walki stanęła Polska Partia Robotnicza, za którą poszły masy robotnicze i chłopskie, poszli wszyscy ci, którym droga była niepodległość i demokracja. Wraz z PPR poszła do walki robotnicza i rewolucyjna część PPS.

W pierwszych szeregach PPR stanęli starzy bojownicy o Polskę ludu pracującego — przedwojenni komuniści. Rozgorzała w kraju walka zbrojna z okupantem, a w roku 1944 wraz ze zwycięską i wyzwoleńczą Armią Radziecką przyszedł do kraju żołnierz I Armii, której organizatorami byli również starzy działacze rewolucyjnego ruchu robotniczego w Polsce. Po zwycięstwie nad wrogiem, PPR i PPS stanęły w jednolitym froncie do odbudowy, do walki o nową, ludową Polskę. Jednolity front i rewolucyjna ideologia odniosły zwycięstwo. Wszyscy zrozumieli, że jedna jest droga do socjalizmu. Że nie powinno być w jednej klasie robotniczej dwóch partii, bo idea klasy robotniczej jest jedna.

* * *

Przed kilkoma dniami obydwie partie ogłosiły komunikat: „8 grudnia odbędzie się Zjazd Zjednoczeniowy". Poszło szerokie echo po całym kraju, a przede wszystkim odpowiedziała na tę wieść klasa robotnicza — odpowiedziała wzmożoną pracą.

Górnicy z kopalni Zabrze wykonają roczny plan wydobycia węgla do 30 listopada i dadzą dodatkowo 125 tysięcy ton — bo jedna partia robotnicza to radość, zwycięstwo, potęga Polski Ludowej.

A w Żyrardowie — tkacze — ponad plan — 104 ton włókna, 607 ton przędzy, tony nici i tysiące kilometrów materiału, setki tysięcy koszul i... kto by to wszystko zliczył — bo przecież po 56 latach nareszcie razem w jednej partii.

A w Poznaniu 5 000 robociarzy powiada: „Cieszymy się bardzo, że jedna partia. Ażebyście się dowiedzieli jak się cieszymy, to my krajowi damy extra, ponad plan 5 parowozów, 9 wagonów, 4 frezarki, 7 000 piast rowerowych i 1 500 gwinto"...

A tu przerywa Warszawa, bo „my turbinę na 15 000 kilowatów i 4 przęsła na moście..."

A po Warszawie mówi Gdynia, Szczecin, Katowice, Kraków i Łódź i... I wszyscy wymieniają te tony, tysiące i setki, które twarde ręce robociarskie dadzą Zjednoczonej Partii Robotniczej na urodziny, na początek, w dowód serdecznych, radosnych uczuć.

Mamy za sobą poważne osiągnięcia. Już dziś można stwierdzić, że Trzyletni Plan Odbudowy wykonamy przed terminem. Już dziś produkujemy więcej niż przed wojną. Dwa razy więcej węgla, koksu i elektryczności, o 1/3 więcej stali, więcej tkanin z bawełny i wełny, więcej cukru i wielu innych rzeczy.

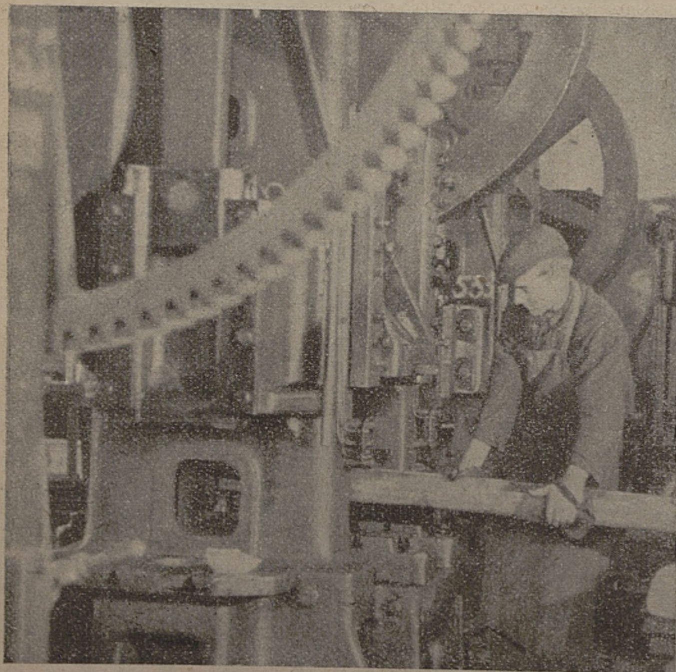
Ale przed nami wielka praca: budujemy w Polsce socjalizm, chcemy, by była jednym z przodujących krajów Europy. Już zarysowują się kontury wielkiego sześcioletniego planu. Zanim Ty skończysz politechnikę, zanim nauczysz się dobrze latać, to w Polsce będziemy żyć dwa razy lepiej niż przed wojną, staniemy się krajem przemysłowym, produkcja wzrośnie dwukrotnie, wybudujemy kilkaset nowych zakładów przemysłowych...

Czy potrafimy to zadanie wykonać? Tak. W oparciu o braterska pomoc Związku Radzieckiego zbudowaliśmy już podstawy do pomyślnego wykonywania naszych planów. Zdaliśmy egzamin w czasie wykonywania Planu Trzyletniego. Potężny obóz pokoju i demokracji skupiony wokół ZSRR zapewnia nam pokój i gwarantuje bezpieczeństwo przed zakusami imperialistów.

Dziś śmiało pójdziemy naprzód w marszu do socjalizmu, zjednoczeni z całym narodem wokół Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Twoje miejsce w tym marszu w szeregach lotniczej młodzieży ZMP.

...już dziś produkujemy więcej niż przed wojną...



TU MÓWIĄ CYFRY!

ŻAR CONTRA SZWAJCARIA

Jeżeli chcemy komuś dokładnie wytłumaczyć jakieś zjawisko, to zazwyczaj posługujemy się cyframi. Gdy powiem np. że w Polsce w roku 1949 będzie więcej wagonów kolejowych niż w bieżącym, to jeszcze nic nie mówi o naszej odbudowie. Ale jeżeli dodam, że wagonów tych wyprodukujemy 11 tysięcy — to dla każdego jest oczywiste, że robota idzie „na całego".

Liczba 59,1 miliona ton węgla wydobytego w roku 1947 z naszych kopalń przekonuje wszystkich, że po ZSRR jesteśmy największą potęgą węglową w Europie.

Czy wiecie drodzy Szybownicy, że pomimo wielu niepowodzeń sportowców polskich (nie lotników!) na występach zagranicznych zwyciężyliśmy Szwajcarię (w szybownictwie) w stosunku 41 : 1?!

Konkurencja ta została rozegrana przez zespół 41 szkół szybowcowych Szwajcarii i nasz 1 Żar. (Inne polskie szkoły ze względu na dużą ilość zajęć nie brały udziału).

Zwyciężył Żar! A jak? — czytajcie dalej.

* * *

W okresie ośmiu miesięcy wykonano *na Żarze 2 907 startów*. Aby znaleźć podobną liczbę w Szwajcarii, trzeba dodać ilość startów na wszystkich 41 szybowiskach w miesiącu sierpniu, wtedy otrzymamy zaledwie 2 192 starty. Ale to jeszcze nie jest wynik ostateczny. W miesiącu zawodów międzynarodowych w sierpniu br. *w Samedan wykonano 248 startów w czasie 218 godz.*, podczas gdy Żar zanotował u siebie w miesiącu naszych zawodów krajowych *240 startów* i 446 godzin czyli 205% osiągnięć szwajcarskich.

W słonecznym *miesiącu lipcu* br. na Żarze startowano 1 107 razy. Znane szybowisko jedno z siedmiu największych w Szwajcarii Dällikon - Regensdorf sumując swoje starty *w ciągu roku* pobiło nas o... 14 startów.

Kierownik Żaru instr. Dziurzyński zanotował w rubryce „czas lotu" — *215 godzin 23 minuty w miesiącu sierpniu*. Kierownik szybowiska Grenchen (piąte co do wielkości) mógł się pochwalić czasem *207 godzin 54 minut, ale w ciągu całego roku.*

410 godzin wylatano na Żarze w październiku br. Wynikiem tego jednego miesiąca zajęlibyśmy w Szwajcarii *w rocznej klasyfikacji* trzecie miejsce.

Obecnie decydująca rozgrywka:

W Szwajcarii na 41 szybowiskach wylatano ogółem 3 380 godzin 37 minut. Ale poczekajmy co powie Żar? *Na Żarze w ciągu ośmiu miesięcy wylatano 1 880 godzin 27 minut, co czyni około 65% czasu lotów wykonanych w całej Szwajcarii.* Zwycięstwo na całej linii!

Żar zdecydowanie prowadzi w Europie Środkowej.

Ponad program dodać należy, że w bieżącym roku na Żarze:

101 razy przekroczono wysokość		1 000 m
11 razy przekroczono wysokość		2 000 m
1 raz przeproczono wysokość		3 000 m
wykonano: 6 przelotów ponad		50 km
"	3 przeloty ponad	100 km
"	4 przeloty ponad	200 km
"	1 przelot ponad	300 km

63 razy utrzymano się w powietrzu ponad 5 godzin i 7 razy ponad 10 godzin.

Chyba na dzisiaj wystarczy, bo na nowe wyczyny nie trzeba na Żarze długo czekać!

P. F.

JEŻÓW LEPSZY OD SAMEDAN

Każdy Simkarz wie co to jest Jeżów. Nie jest nam również obca cudzoziemsko brzmiąca nazwa — Samedan. Jedna i druga nazwa określa znane ośrodki szybownictwa, z tą naturalnie różnicą, że Jeżów jest nasz, polski i leży na Ziemiach Odzyskanych, a Samedan — w Szwajcarii.

Jeśli chodzi o Samedan, to dużo o nim można wyczytać w pismach lotniczych wszystkich krajów interesujących się szybownictwem. Tam odbywały się dwukrotnie po wojnie międzynarodowe zawody szybowcowe FAI z udziałem licznych reprezentacji państw europejskich no i w ogóle... Samedan!

Niewątpliwie jest to ośrodek szybowcowy na wysokim poziomie mający pierwszorzędne warunki do wszelkiego rodzaju lotów. Zdawało by się, że porównanie Samedan — Jeżów wypadnie bezwzględnie na korzyść Szwajcarii. Ciekawa więc będzie analiza jego osiągnięć. Spróbujmy.

Jak podaja oficjalne źródła szwajcarskie, w czasie od stycznia do końca sierpnia br., a więc w przeciągu ośmiu miesięcy wykonano w Samedan 280 startów w czasie 233 godz. 55 min., wliczając w to ilość startów i czasy osiągnięte podczas wielkich zawodów FAI

Dopkąd nie zestawiamy tych cyfr z innymi, nie mówią one nic specjalnego. Co najwyżej — wzbudza w oczach naszych wielbicieli Zachodu pewnego rodzaju cielecy zachwyt, wyrażający się w niechlubnym powiedzeniu: „Ba, Szwajcaria! — wiadomo, to nie to, co u nas!

My jednak jesteśmy obiektywni i z tego względu zestawimy wyniki „wspaniałego Samedan" ze skromną polską szkołą żaglową Jeżów. Przeczytajmy otrzymany przed paroma dniami list.

Kierownik szkoły ob. Jerzy Kossobudzki donosi o wynikach trzymiesięcznej (lipiec, sierpień wrzesień br.) pracy, która wykonał Jeżów, szkoląc przede wszystkim junaków PO „Służba Polsce", a następnie treningowców z aeroklubów regionalnych.

Oto pokrótce wyniki: junacy SP wykonali 1 829 startów w łącznym czasie 239 godz. 37 min. 55 sek., zaś treningowcy — 747 startów w czasie 190 godz. 14 min. 30 sek.

Sumując razem powyższe osiągnięcia dowiemy się, że w Jeżowie wykonano w czasie tych trzech miesięcy ogółem 2 576 startów w czasie 529 godz. 52 min. 25 sek.

Co to znaczy? — Dużo, a przede wszytkim to, że w dwukrotnie krótszym czasie Jeżów legitymuje się prawie dziesięciokrotnie większą ilością startów i przeszło dwa razy większą ilością wylatanych godzin, niż słynny Samedan.

Czy chcecie jeszcze coś więcej wiedzieć o Jeżowie? Proszę bardzo oto garść wiadomości z życia tej drugiej obok Żaru, prawdziwie junackiej kuźni lotniczych talentów: junak Wojnar Cezary wylatał 19 godz. 22 min., junak Kmieć Jan—17 godz. 26 min., junak Załęski Jan — 16 godz. 17 min., junak Narkiewicz Grzegorz — 14 godz. 57 min., junak Gazda Kazimierz — 11 godz. 15 min. Junacy: Wojnar, Kmieć i Narkiewicz wykonali po dwa loty ponad 5 godz. każdy, junaczka Woźniak Zofia ukończyła jako pierwsza w Polsce III stopień wyszkolenia (łączny czas 7 godz. 48 min. 10 sek.).

W miesiącu wrześniu na wylatanych 218 godzin nie było żadnego uszkodzenia sprzętu!

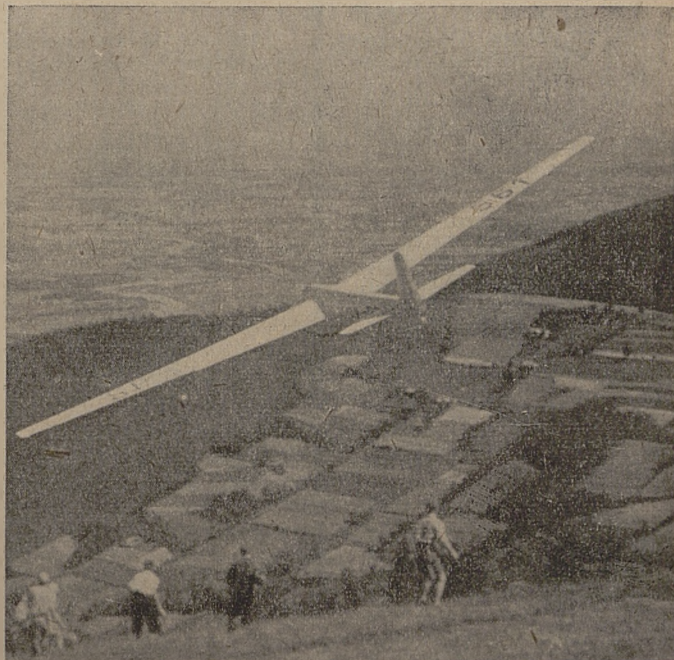
Cóż można do tego wszytkiego dodać? Można i trzeba nie tylko dodać, ale głośno z pełną satysfakcją powiedzieć:

— to, że Jeżów jest lepszy od Samedan, to nic dziwnego, bo w naszym ustroju latanie jest dla najzdolniejszych (a tych mamy dużo), a w Szwajcarii tylko dla bogatych (a tych nawet oni mają niewielu);

— to dopiero początek pracy „Służby Polsce" i rok przyszły przyniesie nam nowe sukcesy w budowie polskiego, ludowego szybownictwa.

J. Z.

Irena Kempówna startuje na szybowcu polskiej konstrukcji „Mucha" do swego rekordowego lotu: Żar — Czechosłowacja — Wieleń



ZA KULISAMI REKORDÓW



Adam Zientek

Zientek, Żar, Adamski, Żar, Dziurzyński, Kempówna, Góra i znowu Żar — czytamy często w SiM-ie i jeżeli nic nie słychać o Żarze, to się po prostu dziwimy. Przyzwyczailiśmy się do rekordów na codzień.

* * *

Panna Zosia jest bardzo zmęczona. Panna Zosia jest telefonistką w Żywcu. Pracy ma bardzo dużo. Tysiące rozmów, tysiące połączeń telefonicznych dziennie...

Ożywiają się jednak zaspane oczy, gdy w słuchawce odzywa się: „Żar — 133 — sto trzydzieści trzy — nowy rekord Polski... mówi Żar". Wtedy radość na całej poczcie. Wtedy wszyscy wiedzą, że poleca po drutach cztery telegramy (a jeden z nich przeczytacie Wy w SiM-ie). Bo jak nie cieszyć się z tego, że Adam Zientek z pasażerem latał 23 godziny i 51 minut...

* * *

A jak to było dokładnie?

Powiał halniak. Wystartowali. Pilot Zientek, pasażer Bronisław Żurakowski...

Lot rozpoczął się „żebraniem" po zboczu. Obserwatorzy z góry przesądzili wyniki „zaraz usiądą — nie ma warunków". Jednak Zientek nie ustąpił. Nadszedł wieczór, potem noc, a oni latali. Pewne już było, że nowy rekord blisko.

Łatwo pisać notatki o rekordzie ale kto spróbował chociażby tylko, nic nie robiąc, siedzieć 24 godziny, ten może ocenić wyczyn.

Ale to wszytko nic. Rekordów nie robi się tylko w powietrzu — mówi Zientek. Podczas lotów nocnych (a Żar specjalizuje się w tej dziedzinie) wiele zależy od „rekordzistów obsługi naziemnej".

W wyznaczonych punktach muszą być umieszczone światła orientacyjne. A światła, jak to światła, gdy są tylko lampą naftową lubią na halniaku gasnąć. Wiele pracy trzeba włożyć w sprawną obsługę rekordu. Wtedy nikt nie śpi. Każdy czuwa, słucha, wytęża wzrok w ciemność czarnej nocy, aby wśród błysków miliardów gwiazd ujrzeć światełko latarki.

* * *

Plan lotu był tak opracowany, że do rana miał pilotować maszynę Zientek, a potem Żurakowski. Jednak w praktyce okazało się, że Zientek pomimo odcisków na dłoni nie chciał oddać sterów.

Każdy lot rekordowy, o którym słyszeliśmy, to wypracowana robota pilota, to nie przypadek, a praca z ołówkiem w ręku.

Oglądam zeszyt — notatnik Zientka. Czego tam nie ma. Szkice ruchów falowych na Żarze, szkice różnych chmur, skomplikowane taktyczno-lotnicze wyliczenia...

* * *

Złapałem naszego rekordzistę przy domowej pracy. Zwyczajnie, rozebrany, tak po domowemu, stukał na maszynie, tłumacząc z czeskiego ponad sto stron maszynopisu. Treść naturalnie lotnicza. Zientek jest wesoły. Potrafi z równą zręcznością podrzucić węgiel do pieca, jak wskoczyć z jemu tylko właściwym wdziękiem do szybowca. I jeszcze jedno. Na Zientku nie widać typowego spicia się „wodą sodową sławy". To jest także ważne. Być skromnym to też sztuka.

Rozgościłem się na Żarze. Oglądam biały płócienny woreczek zabierany regularnie na szybowce do długotrwałych lotów. W woreczku suchary i zapas żywności. Duża manierka do napełnienia ciepłą kawą stoi zawsze pod ręką. Butla z tlenem obok. Tu musi być wszystko pod ręką, bo a nuż halniak zawyje...

W przedpokoju wisi historyczna „pierzyna". Historyczna, bo większość rekordów w niej wykonano. Pierzyna ta, to puchowy kombinezon, podobno nadzwyczaj ciepły. Obok plandeka nieprzemakalna na wypadek deszczu i lotu na maszynie bez limuzynki.

* * *

— Jak wygląda lot w nocy? — pytam specjalistów w tej dziedzinie, pilotów Góry i Zientka. — Czy to może tajemnica?

— Nie. Przede wszystkim latarka. Nieodłączny, mały, ale bardzo potrzebny rekwizyt. Latarką świeci się od czasu do czasu za burtę dla zorientowania obsługi na ziemi. Latarką naświetlać trzeba fosfor przyrządów pokładowych, bo marnie świeci wskutek starości.

Co więcej? Zapas cierpliwości, no i umiejętność szukania w ciemności fali stojącej. Z tą falą, czyli Żarowym Moazagotlem, to też cała historia. Pierwszy lot na fali wykonał na Żarze dowódca pułku myśliwskiego — mjr Bielecki w roku 1945. Studia nad lotami na fali trwają nadal. Zientek obiecuje nawet artykuł na ten temat.

* * *

Piloci są skromni. Inżynier Bronisław Żurakowski, konstruktor pierwszego polskiego helikoptera (niedługo go zobaczymy) i pasażer Zientka, wcale się nie przyznaje do rekordu. Twierdzi, że to Zientek. Ale sam potrafił iść pieszo po deszczu 10 km z Żaru do Żywca, aby jak najszybciej wywołać komisyjnie barogramkę.

* * *

— Polecisz tam, Adaś? — pyta Tadeusz Góra, zastępca kierownika Żaru. „Tam", to znaczy do nowoodkrytej miejscowości, gdzie spodziewać się należy silnej fali. Loty do ośmiu tysięcy metrów nie wykluczone. Już się naradzają. Wszystko musi być przewidziane.

— Weźmiemy ciepłe kombinezony, aparat tlenowy. Podholują nas tutaj — palce biegają po mapie.

— Wiesz, Tadziu, tam jest szopa, to się zatrzymamy kilka dni. Parę koców wystarczy. A zresztą, to nie ważne. Parę dni.

Do spartańskiego trybu życia obaj są przyzwyczajeni. Może dla tego istnieją tu rekordy na codzień?

Paweł Elsztein, ppor.

w skrócie

60 GODZIN 30 MINUT W OTWARTEJ GONDOLI BALONU

Pracownicy Centralnego Obserwatorium Aerologicznego w Moskwie uczcili 30 lecie WŁKSM (Ogólnozwiązkowego Leninowskiego Komunistycznego Związku Młodzieży) przez zorganizowanie badawczego lotu grupowego na balonach wysokościowych. Wzlot trzech wybranych balonów nastąpił 27 września br. z punktu startowego pod Moskwą.



Balon wysokościowy „SSSR WR 61", o załodze: pilot Zinowiew, pilot Semin, pracownicy naukowi Centralnego Obserwatorium Aerologicznego Gajgerow i Borowików, wylądował po 60 godzinach 30 minutach lotu pod Woroneżem. Przez cały czas lotu utrzymywano wysokość 3 000 — 4 000 m. Program badań naukowych wypełniono w 100%.

Drugi z tych balonów „SSSR WR 62" o załodze: Klaudia Fadiejewa, Zoja Tonkowa i pracownik naukowy Anna Rezczykowa utrzymał się w powietrzu 46 godz. 40 min. przebywając odległość 1 600 km (w linii prostej 1 100 km).

Doniosłe rezultaty badań naukowych nie były jedynym rezultatem lotu: równocześnie padły bowiem dwa międzynarodowe rekordy dla balonów: kategorii VII i VIII — lot na odległość i na długotrwałość.

* * *

DWA NOWE REKORDY

Na początku bieżącego roku FAI ustanowiła nową konkurencję w rekordach szybowcowych. Jest to lot na odległość 100 km w trójkącie zamkniętym. Dwaj pierwsi rekordziści to: Maurer (Szwajcaria)— szybkość 70 km/godz na szybowcu jednomiejscowym i Pawłow (ZSRR) — szybkość 60,6 km/godz na dwumiejscowym szybowcu konstrukcji Jemielianowa E-8.

* * *

DO LAMUSA

W ZSRR zastąpiono dotychczas kursujące Li-2 nowymi samolotami Il-12 na wszystkich liniach „Aerofłotu".



TARS

Radziecko - rumuńskie towarzystwo komunikacji lotniczej TARS (Transporturi Aeriene Romano Sovietica) zwiększyło w roku 1947 przewóz pasażerów o 335% a towarów o 1 186% w stosunku do roku 1938

LOTNICY NIE POZOSTAJĄ W TYLE

W dniu 7 września 1948 r. na zebraniu pracowników Warsztatów Szybowcowych w Białej w obecności instruktora ekonomicznego z Polskiej Partii Robotniczej, ob. Józefa Kwa'nego, uchwalono rezolucję — „Pracownicy, w celu dostarczenia lotnictwu sportowemu polskiego sprzętu szybowcowego, zobowiązują się do wykonania w terminie do dnia 20 grudnia br. dwudziestu pięciu szybowców typu „ABC" i pięciu szybowców typu „Komar" — następują podpisy.

Każdy z Czytelników, który śledzi rozwój naszego szybownictwa, doskonale zna „Sępy", „Muchy" i „ABC" — o warsztatach natomiast wytwarzających te szybowce słyszy się mało. Wydawać by się mogło, że maszyny te budowane są w ultranowoczesnych fabrykach... tymczasem... Niewielkie, stare budynki z wyglądu przypominają fabryczkę mebli. Upór ludzki jednak silniejszy jest ponad wszystko. To, że tapicer pokrywający kadłuby i skrzydła nowiusieńkich „ABC" wykonuje solidnie i w terminie swoją pracę, mimo że część roboty musi wykonać na dworze, to jest tylko jego, Stefana Kajzera zasługą. Bo on, tak jak cały zespół 75 ludzi chce odbudowywać kraj na swoim odcinku pracy, chce budować lepszą, szczęśliwszą Polskę.



Najlepsi z warsztatów IS u (od lewej): Stefan Kajzer — tapicernia, Marian Janiszewski — montaż, Franciszek Wieczorek — stolarnia, Kazimierz Tokarzewski — ślusarnia, Albin Wymazała — kontrola warsztatowa

— Zarabiam 8 tys. złotych miesięcznie — mówi Franciszek Wieczorek ze stolarni — zdaję sobie sprawę, że pracując gdzie indziej miałbym dużo więcej, ale — tu uśmiecha się — to lotnictwo. Wiem doskonale, że nasza sytuacja materialna wkrótce się poprawi.

Na długie rozmowy i pogawędki nie ma nawet chwili czasu. — Musimy przecież wykonać plan, „nasz" plan — mówi Albin Wymazała, kontroler warsztatowy — ten, do którego należy sprawdzanie sprzętu po wykończeniu warsztatowym.

Białe szkielety kratownic kadłubów i skrzydeł wypełniają całą salę montażową. Tu nikt nikogo nie pogania.

— Robota idzie sama — jak mówi Stefan Jakubiec, kierownik stolarni.

Zespół robotników jest doświadczony i przygotowany do najtrudniejszej pracy. Doraźne, szybkie remonty, przygotowanie maszyn na zawody szybowcowe na Żarze — to ich zasługa.

Lidia Nasarzewska ma 18 lat, pracuje w biurze. Pracę ma odpowiedzialną — pomaga przy prowadzeniu kartoteki w magazynie. W lotnictwie jest jej cała rodzina, ba, urodziła się nawet w Dęblinie, lotniczym gnieździe.

Gdy rozmawiam z robotnikami warsztatów, jaśniejszą wydaje mi się przyszłość. Przykład, dobry przykład jest zaraźliwy. Sądzić należy, że wszystkie warsztaty szybowcowe pójdą za przykładem swoich kolegów z Białej, za przykładem hut i kopalni Śląska. Przykład zapowiedzianego do końca br. wydobycia ponad normę 125 000 ton węgla podziałał, jak widać, bardzo zaraźliwie na cały świat pracy. Lotnicy nie pozostali w tyle.

P. E.

„PRAWDA" LATA NAPRAWDĘ!

Dzięki wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji lotniczej na trasie Moskwa — Chabarowsk, mieszkańcy miasta Chabarowsk (Daleki Wschód) mogą już następnego dnia czytać moskiewskie gazety.

Trasę obsługują samoloty typu „Ił-12". Przewożą one matryce gazet, pocztę i pilne przesyłki.

* * *

NOWA WIELKA LINIA

Nową wielką linię projektują PLL „Lot": Warszawa — Bliski Wschód (Warszawa — Budapeszt — Sofia — Stambuł, stąd jedno odgałęzienie na Palestynę — drugie na Egipt).

* * *

ŁÓDŹ BLIŻEJ KRAKOWA

Wewnętrzna nowa linia lotnicza: Poznań — Łódź — Kraków powstanie na wiosnę. Będzie to już trzecia linia lotnicza przebiegająca przez Łódź.

* * *

4 594 LOTY

W okresie letnim PLL „Lot" wykonały 4 594 loty, przelatując 349 000 km i przewożąc 55 000 pasażerów. Przewieziono przeszło 550 000 kg bagażu, towaru i poczty.

* * *

GDZIE ŚWIECI ZORZA POLARNA

Zarząd Lotnictwa Polarnego przy Radzie Ministrów ZSRR wprowadzi w najbliższym czasie regularny ruch samolotów pocztowych nad Arktyką na trasie Moskwa — Zatoka O-



patrzności. Samoloty będą kursowały ściśle według rozkładu lotów. Będą one dostawiały pocztę, książki, gazety i czasopisma do wszystkich stacji polarnych wzdłuż Wielkiego Północnego Traktu Morskiego. Komunikacja czynna będzie przez cały rok.

ROK MA 15 MIESIĘCY...

dzięki wzmożonemu wysiłkowi klasy robotniczej.

Oto fakty:

JUŻ W DNIU 4 PAŹDZIERNIKA rb. pierwsza Państwowa Fabryka Aparatów Elektrycznych w Warszawie wykonała swój roczny plan pracy. Wartość wykonanej produkcji wynosi 3 400 tysięcy złotych przedwojennych.

PRZEKROCZYĆ ROCZNY PLAN produkcji wykonując dodatkowo 20% planu rocznego zobowiązali się robotnicy Państwowych Zakładów Optycznych w Warszawie.

W PIERWSZYM PÓŁROCZU br. państwowy przemysł metalowy zaoszczędził 2 408,3 miliona złotych, czyli 185% zaplanowanych oszczędności, przemysł hutniczy — 3 705 milionów (147%), energetyka — 895 milionów złotych (137%).

PONAD 1 000 ROBOTNIKÓW i pracowników umysłowych huty „Baildon" postanowiło przekroczyć plan roczny do końca br. w następującym stopniu: stalownia 149%, walcownia bruzdowa 121%, walcownia blachy na gorąco 135%, produkcja twardego metalu 235%.

DO KOŃCA WRZEŚNIA br. przemysł państwowy wykonał: 107% planu produkcji surówki żelaza, 109% — produkcji stali surowej, 108% — cynku, 100% — produkcji obrabiarek do metali i drzewa.

DO 8 LISTOPADA roczny plan produkcji stali oraz do 15 grudnia br. plan produkcji surówki postanowili wykonać robotnicy huty „Bobrek".

Pragną oni w ten sposób uczcić dzień zjednoczenia polskiej klasy robotniczej.

NA DZIEŃ 1 GRUDNIA pracownicy Zakładów Metalurgicznych w Rzeszowie zobowiązali się wykonać plan roczny w następujących procentach: obrabiarek 140%, narzędzi tnących 170%, części samochodowych, traktorowych i motocyklowych 160%, części włókienniczych 134%, sprawdzianów 125%.

„M-8" — GLIWICE — to fabryka, która w dniu 12 października rb. wykonała roczny plan pracy. Fabryka ta produkuje materiały izolacyjne do maszyn elektrycznych i transformatorów.

MY W SPRAWIE ZMP

JERZY KONECZNY, ppor.



Niejednokrotnie spotkałeś się już w swej drodze do lotnictwa z nazwiskami Hanki Sawickiej i Janka Krasickiego. Tacy młodzi jak Ty, może trochę starsi, śmiało wypowiedzieli oni walkę istniejącej w Polsce przedwojennej władzy wyzyskiwaczy i kapitalistów, stworzyli organizację młodzieżową, by lepiej wspólnie walczyć o prawa dla młodzieży robotniczej i chłopskiej, o lepszy i sprawiedliwy ustrój społeczny.

Młodzież polska ma tradycje zmagań o wyzwolenie narodowe i społeczne. Stała ona zawsze w pierwszym szeregu walczących o postęp, walczyła przed wojną z sanacją, kapitalistą i obszarnikiem, w czasie okupacji biła niemieckiego najeźdźcę, zaraz po wojnie walnie przyczyniła się do umocnienia ustroju naszego państwa ludowego. Zawsze służyła postępowi.

Nieraz za czasów sanacyjnych przeciw tej młodzieży, przeciw robotnikom i chłopom walczącym z obszarnikiem, z kapitalistą i ich rządem zwracał się karabin żołnierza. Wojsko przedwrześniowe było wojskiem stojącym na straży władzy kapitalistów, burżuazji i wyzyskiwaczy, było wojskiem, które nie służyło interesom narodu. W takim wojsku nie mogło być naturalnie mowy o jakiejkolwiek legalnej działalności postępowych organizacji młodzieżowych.

Nasze Odrodzone Wojsko Polskie jest ściśle związane z ludem pracującym miast i wsi. Zadaniem jego jest obrona pokoju i praw klasy robotniczej i chłopskiej. Tworzą je przecież nasi ojcowie i bracia. Będąc doskonałymi lotnikami, saperami czy piechurami, nie przestali oni być synami robotników czy chłopów.

Związek Młodzieży Polskiej wychowuje pracującą młodzież — młodego robotnika i chłopa na dobrego obrońcę ojczyzny i budowniczego lepszego jutra narodu, na świadomego bojownika o zniesienie wyzysku człowieka przez człowieka, o socjalizm. Na dobrego obrońcę naszych granic — granic pokoju, granic wszytkich demokratycznych narodów świata skupionych wokół ZSRR.

ZMP dziś istnieje i pracuje w wojsku.

Janek Olszewski z ZWM i Zbigniew Hoffmann z OM TUR znali się jeszcze z cywila. Poznali się w gorących dniach przygotowań do zjednoczenia organizacji młodzieżowych, gdyż obydwaj pracowali w Powiatowym Komitecie Jedności. Lecz właściwa wspólna akcja zaczęła się... Nie, poczekajcie mówmy po porządku.

Właśnie w tych dniach czerwca, gdy młodzież realizowała ostatnie przygotowania do jedności, ziściło się drugie marzenie naszych znajomych — zostali powołani do wojska — do lotnictwa. Każdy kij ma dwa końce, każda sytuacja ma swoje dobre i złe strony. Podczas gdy cała młodzież polska przeżywała we Wrocławiu wielkie dni— chłopcy przechodzili właśnie wyszkolenie rekruckie w warszawskiej jednostce lotniczej. Wieczorami po zajęciach ostrzyżone głowy Zbigniewa, Janka i wielu innych kolegów pochylały się ciekawie w świetlicy nad zadrukowanymi kolumnami gazet — wchłaniali w siebie wszystko, co przynosiły sprawozdania z Wrocławia. Nawał historycznych zdarzeń szumiał wokoło nich. Następowały zmiany za zmianami. Czy oni mieli pozostać tylko biernymi świadkami?

Pewnego dnia Zbigniew i Janek zameldowali się w sekcji polityczno - wychowawczej. „My w sprawie ZMP" — wyrecytował rekrut Olszewski. I od tej chwili zaczęło się. Choć formalnie było wszystko po staremu, faktycznie zmieniło się wiele. Świetlica jednostki pełna była pism ZMP-owskich, zaczęły się gorące debaty, dysputy... Dnia 17 października br. opublikowano regulamin ZMP w wojsku. I nim się kto obejrzał, pierwsze koło ZMP w wojsku już istniało u lotników jednostki 2139.

Takie były początki. A teraz?

Po pierwszych zebraniach organizacyjnych, rozgorączkowanych dyskusjami, nabrzmiałych projektami, po zebraniach wyborczych, na których ustalono Zarząd Koła — przyszedł okres twórczej pracy. Gdy ostatnio przyszedłem do Koła, jego prezes — sierżant Pietrzyk i jego zastępca — szeregowy Hoffmann z dumą donieśli mi już o osiągnięciach Koła. Choć minął właściwie dopiero tydzień, mają się już czym chłopaki pochwalić. Narazie nacisk położono głównie na samokształcenie tak w kierunku politycznym jak i wojskowym. Istnieje sześć sekcji: ekonomii politycznej, aeronawigacji, samokształceniowa, krajoznawcza, redakcyjna i artystyczna. Największym powodzeniem cieszy się sekcja ekonomii politycznej, do której należą wszyscy członkowie Koła. Wykłady prowadzą oficerowie jednostki oraz prelegenci cywilnych kół ZMP, z którymi nasi lotnicy nawiązali już ścisły kontakt. Nie mniej ożywioną działalność prowadzi sekcja aeronawigacji — trzeba z uznaniem zauważyć, że zasób wiadomości z zakresu lotnictwa zwiększa się u młodych żołnierzy z każdym dniem, choć na razie pełnią tylko służbę wartowniczą.

Naprawdę godne podziwu są gazetki ścienne, specjalnie zaś poświęcone 30-tej rocznicy Komsomołu, oraz rocznicy Rewolucji Listopadowej. Zasługa naturalnie sekcji redakcyjnej. Szczególnie wielką troską otoczyli lotnicy ZMP-owcy swych kolegów, którzy mają braki w wykształceniu.

— My nie chcemy być kołem tylko zarejestrowanym, kołem na papierze — mówi mi szer. Olszewski. — W czasie służby wojskowej musimy zdobyć jak najwięcej wiadomości.

— Dlatego główny nacisk w pierwszym okresie w pracy naszego Koła kładziemy na sekcję samokształceniową. Każdy członek musi być przede wszystkim wzorowym żołnierzem, przodującym w wyszkoleniu politycznym i bojowym — mówi dalej szer. Hoffmann.

Sierżant Pietrzyk opowiada mi jeszcze o planach na przyszłość — o nawiązaniu kontaktu z radziecką młodzieżą Komsomołu i wielu innych sprawach. Plany te są najzupełniej realne. Gwarancją tego są dotychczasowe osiągnięcia Koła. Nie będę mówił o pracach organizacyjnych. Właściwa praca Koła ruszyła już w pełni. Stwierdziłem ożywioną działalność poszczególnych sekcji — pracę w kierunku dokształcenia ideologicznego członków i ich wyszkolenia bojowego. Już na pierwszy rzut oka widać, że szer. Hoffmann, Olszewski czy inny jest ZMP-owcem, poznaję to z ich postawy, zachowania się, dyscypliny. Szer. Marciniak pełni wzorowo służbę wartowniczą — a inny mechanik (nie pamiętam nazwiska) wyremontował wraz z kolegą silnik samolotu w krótszym niż przewidywano czasie. Wykonał swoją pracę lepiej niż inni. Bardziej niż inni przyczynił się do podniesienia znaczenia swej jednostki, a więc Lotnictwa Polskiego, a więc siły Polski Ludowej. ZMP-owiec w wojsku jest wzorem dla innych kolegów, którzy nie należą jeszcze do organizacji. Zauważyłem to w czasie mej wizyty.

— Głównym jednak zadaniem naszego Koła ZMP — mówi na zakończenie rozmowy sierż. Pietrzyk — jest wykonanie jak najlepiej zadań, postawionych przed nami przez Dowództwo.

— Uważamy — kończy szer. Olszewski — że wzajemne zbliżenie i wymiana doświadczenia z Kołami innych jednostek wojskowych pozwoli wywrzeć korzystny wpływ na życie naszego lotnictwa wojskowego.

I ja tak uważam!



Nim nadszedł okres twórczej pracy odbyło się kilka zebrań ogólnych. Na pierwszym zebraniu organizacyjnym było wiele rozgorączkowanych dyskusji, padały coraz to nowe projekty. Każdy miał coś do powiedzenia. Na nim też wybrano Zarząd Koła. Oto on: Drugi od prawej sierż. Pietrzyk pierwszy od lewej szer. Hoffmann

WYJĄTKI Z REGULAMINU ZMP W WOJSKU

„...ZMP w Wojsku Polskim wychowuje swych członków:

— na tradycjach wyzwoleńczych walk Gwardii Ludowej, Armii Ludowej, I Dywizji im. Kościuszki, I Armii Odrodzonego Wojska Polskiego;

— w poczuciu braterstwa broni Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej, scementowanego wspólnie przelaną krwią w walce z faszyzmem o wolność narodów i niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej;

— przez udział w toczącej się walce klasowej o zbudowanie socjalizmu w naszym kraju;

— w duchu przyjaźni narodu polskiego z narodami ZSRR i krajów demokracji ludowej, z masami pracującymi całego świata — jedynie gwarantującej całość naszych granic i swobodny rozwój narodowy;

— w duchu międzynarodowej solidarności postępowej młodzieży całego świata;

— na wzorach wspaniałych osiągnięć Wszechzwiązkowego Leninowskiego Komunistycznego Związku Młodzieży, a w szczególności jego pracy w Armii Radzieckiej".

„...Koło realizuje zadania ZMP w kompanii, a w szczególności:

— prowadzi pracę ideowo-wychowawczą i polityczną w myśl założeń ideowych ZMP;

— dba o przodownictwo całej kompanii w wyszkoleniu politycznym, w dyscyplinie i wyszkoleniu liniowym, oddziaływując w tym kierunku na żołnierzy nie będących członkami ZMP..."

„...Członek ZMP obowiązany jest dokładnie znać i nieustannie realizować zadania ZMP, a w szczególności:

a. sumiennie wykonywać przysięgę wojskową;

b. nieustannie podwyższać poziom swej wiedzy politycznej i uświadomienia klasowego;

c. rozwijać u siebie i kolegów uczucia miłości Ojczyzny, stać nieugięcie na straży demokratyczno-ludowego ustroju Państwa Polskiego, wiodącego naród polski do socjalizmu;

d. być szczególnie czujnym na wszystkie próby wrogiej działalności, zmierzającej do osłabienia siły i spoistości Wojska Polskiego i ustroju demokracji ludowej;

e. być wzorem dyscypliny i przodować w wyszkoleniu politycznym i liniowym;

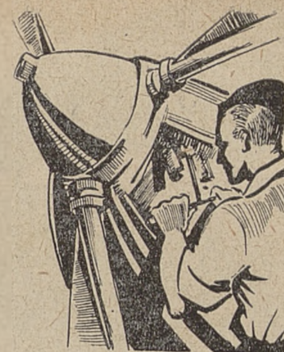
f. szczególną troską otaczać mienie społeczne, bezwzględnie zwalczać wszelkie przejawy niszczenia i marnotrawienia majątku narodowego;

g. wpływać na kolegów w kierunku podniesienia ich poziomu czujności politycznej, wyszkolenia liniowego i dyscypliny;

h. być zawsze aktywnym, pełnym inicjatywy i przodującym żołnierzem Odrodzonego Wojska Polskiego..."



Z głośnika płyną najnowsze wiadomości dziennika wieczornego. Szer. Olszewski (pierwszy z prawej) wraz z innymi ZMP-owcami ciekawie śledzą bieg wydarzeń politycznych. Po zajęciach świetlica jest zawsze pełna — jedni czytają najnowsze gazety, inni słuchają radia. Nie brak też ciekawych dyskusji na tematy społeczne i polityczne



Szeregowiec Olszewski Jan jest synem kolejarza z Ostrowa Wlkp. Posiada wykształcenie 7 klas szkoły powszechnej. Przed wstąpieniem do wojska pracował jako tokarz w Państwowej Fabryce Wodomierzy zarabiając nie tylko na swoje, ale również na utrzymanie matki (ojciec już nie żyje). Nie przeszkadzało mu to wcale w prowadzeniu ożywionej pracy społecznej. Jako przewodniczący Powiatowego Zarządu ZWM wykazywał wiele inicjatywy organizacyjnej. Olszewski stał się założycielem kilkudziesięciu nowych kół ZWM w okolicznych wioskach oraz uaktywnił działalność 47 już istniejących kół. Na krótko przed powołaniem do Wojska Polskiego pracował nad zjednoczeniem organizacji młodzieżowych na swoim terenie. W wojsku chce służyć zawodowo jako mechanik lotniczy.

* * *

Szeregowiec Hoffmann Zbigniew jest synem ślusarza z Ostrowa Wlkp. Przed wojną w domu była nędza — ojciec 8 lat był bezrobotnym. Dziś jego syn służy w wojskach lotniczych. Zbyszek posiada wykształcenie 7 klas szkoły powszechnej. Był aktywnym członkiem OM TUR. Jest również członkiem Aeroklubu Ostrowskiego. W 1946 roku przeszedł II stopień wyszkolenia szybowcowego, a w rok później ukończył kurs silnikowy w Ligocie Dolnej. Wylatał już przeszło 50 godzin. Do wojska wstąpił z myślą pozostania na stałe. Pragnieniem jego jest praca oficera technicznego lotnictwa. Wierzymy, że praca w ZMP pomoże mu ten cel osiągnąć.

* * *

W warsztatach j. w. 2139 szeregowiec Bogusław Wawruszko jest niezastąpiony. Pełni funkcje spawacza, tokarza, szojera — w wolnych chwilach zajmuje się modelarstwem. Wykonał już kilka modeli. W „wielkiej" tajemnicy buduje silniczki spalinowe do modeli — dwa są już gotowe. Obecnie przystąpił do budowy silniczka odrzutowego, który będziemy mogli obejrzeć na wystawie pułkowej. Projektuje również założenie koła modelarskiego w batalionie. Dowództwo jednostki ustosunkowuje się przychylnie do jego planów. Ale... Jest pewne ale. Wawruszce brak podstawowego wykształcenia technicznego. Koło ZMP zajmie się nim starannie i kto wie, może dzięki jego pracy Bogusław stanie się dobrym konstruktorem.



Radziecka służba meteorologiczna rozporządza samolotami przeznaczonymi specjalnie do badań atmosfery. Na zdjęciu widzimy starego znajomego „kukuruźniaka" na chwilę przed startem do wzlotu aerologicznego

RADZIECKA ARMIA POGODY

Mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

I

KILKA SŁÓW O DAWNYCH CZASACH

Kiedy na świat wkraczał wiek XIX, na obszarze Rosji było zaledwie 7 stacji meteorologicznych. W dwadzieścia lat później było już ich 27. Obserwatorami wykonującymi spostrzeżenia byli miłośnicy meteorologii, pracujący bezinteresownie. Można było spotkać wśród nich nauczyciela gimnazjalnego, czy członka akademii nauk. Porwani pięknem i grozą zjawisk atmosferycznych obserwowali je pilnie lecz każdy na własną rękę, bez synchronizowania swych prac ze spostrzeżeniami „bratnich dusz". Pierwszym człowiekiem, który na terenie Rosji zrozumiał konieczność ujednolicenia obserwacji, był profesor Karazin, twórca Uniwersytetu Charkowskiego. W roku 1810 przedłożył on na zebraniu Moskiewskiego Towarzystwa Przyrodników projekt utworzenia sieci meteorologicznej, pracującej według z góry ułożonego planu. W ćwierć wieku potem uczony rosyjski Kupfer zapragnął założyć w Piotrogrodzie (w obecnym Leningradzie) specjalny instytut, który jako instytucja centralna synchronizowałaby prace posterunków meteorologicznych, rozsianych po rozległych obszarach Rosji. Plany jego nie znajdowały jednak poparcia w carskich sferach rządowych i trzeba było dopiero interwencji sławnego uczonego Humbolta, by plany Kupfera zostały zrealizowane. W roku 1849 powstało w Piotrogrodzie Centralne Obserwatorium Fizyczne. Oto co o świeżo powstałej instytucji pisała jedna z najpopularniejszych ówczesnych gazet paryskich: „My za mało zwracamy uwagi na to, jak cudzoziemcy wyprzedzają nas w badaniach naukowych. Rosja stworzyła bez żadnego rozgłosu Główne Obserwatorium Fizyczne, które będzie miało ogromne znaczenie dla rozwoju nauki. Podobnej instytucji nie ma dotychczas nigdzie w Europie". Istotnie powyższe uwagi były słuszne — obserwatorium rozpoczęło pracę od razu całą parą — z 55 rosyjskich stacji meteorologicznych zaczęto słać regularnie spostrzeżenia do Centrali. Marzenia Kupfera zostały częściowo zrealizowane.

Nie można też nie wspomnieć o drugim znanym meteorologu rosyjskim, o profesorze Spaskim. Wydał on książkę pt. „Klimat Moskwy", w której już wówczas wskazywał na walki, jakie toczy powietrze okołobiegunowe z powietrzem zwrotnikowym, przy czym nie poprzestawał on na rozważaniach teoretycznych, lecz wyjaśnił na konkretnych przykładach niezwykłych mrozów i śnieżyc „zagony chłodu" (natarcia frontów chłodnych — jakbyśmy to dzisiaj powiedzieli).

Były to jednak wszystko odosobnione osiągnięcia i skala ich była niewielka. Szeroki rozwój nauk meteorologicznych datuje się dopiero od chwili gdy powstał Związek Radziecki. Od tej chwili meteorologia w ZSRR wkracza na drogę szybkiego i potężnego wzrostu, na drogę niczym nie krępowanego postępu.

OŚRODKI WSPÓŁCZESNYCH BADAŃ

Radzieckie naukowe badania zjawisk atmosferycznych ogniskują się obecnie przede wszystkim w dwóch ośrodkach: w Głównym Obserwatorium Geofizycznym oraz w Głównym Obserwatorium Aerologicznym.

Podajemy parę fragmentów z prac tych instytucji. Dociekania naukowe prowadzone w Głównym Obserwatorium Geofizycznym obejmują cztery działy. Zadaniem pierwszego działu jest badanie fizyki atmosfery. Tu właśnie opracowano metodę, za pomocą której, po raz pierwszy w dziejach meteorologii, udało się praktycznie rozwiązać „wyliczanie przyszłej pogody", o czym szczegółowiej pomówimy jeszcze później. Następny oddział Obserwatorium ma za zadanie zajmowanie się zagadnieniami meteorologii praktycznej, między innymi walką z oblodzeniem samolotów, metodami walki z przymrozkami niszczącymi plony rolne, rozpraszaniem mgieł. Na przykład celem dokładnego rozpracowania tego nader ważnego zagadnienia, jakim jest rozpraszanie mgieł, zbudowano stalową wieżę 10-metrowej wysokości, zaopatrzoną w szklane okienka obserwacyjne. Sztuczną mgłę wywołuje się w ten sposób, że gromadzi się w wieży powietrze pod odpowiednio dużym ciśnieniem, a następnie gwałtownie rozpręża się je, w wyniku czego powietrze się oziębia a zatem nasyca parą wodną. Utworzona mgła mimo przewodnictwa ciepła z zewnątrz utrzymuje się około pół godziny, a więc przez czas zupełnie wystarczający do zbadania jej właściwości.

Trzeci zakres pracy Obserwatorium to badanie klimatu i jego zmian w przestrzeni i czasie. Na przykład jednym z zagadnień interesujących klimatologów radzieckich jest sprawa zmian klimatu okolic arktycznych.

Czwarty zakres pracy Obserwatorium to zespół laboratoriów badawczych z różnych dziedzin meteorologii. Tu bada się przebieg promieni słonecznych w atmosferze, promieniowanie słoneczne i jego wykorzystywanie dla celów grzejnictwa. Nie każdy wie, że w południowych, słonecznych rejonach Związku Radzieckiego znajdują się takie urządzenia, jak: słoneczne kuchnie, łaźnie o szklanych dachach, takież samowary itp. Tu prowadzi się badania trzasków atmosferycznych (wyładowań elektrycznych), tych, które nieraz przeszkadzają latem w odbiorze radiowym. Badanie trzasków atmosferycznych pozwala wykryć położenie frontów burzowych, mówi o nadciąganiu chłodnych mas, obfitujących w tego rodzaju „trzaski" i to wówczas gdy są one jeszcze daleko (np. nad terytorium obcym). Badania takie prowadzi się przy pomocy urządzenia radioodbiorczego zaopatrzonego w ruchomą antenę, co umożliwia określenie kierunku, w którym występują wyładowania atmosferyczne. Obserwacje, dokonywane jednocześnie w kilku miejscowościach, pozwalają określić z przecięcia kierunków najlepszej słyszalności położenie zaburzenia atmosferycznego (frontu).

W czwartym dziale prowadzi się również badania położenia najwyższych warstw atmosfery, tzw. jonosfer, od których odbijają się fale radiowe. Wraz ze zmianą wysokości tych warstw, zmienia się jakość odbioru. Zdarza się często, że odbiorniki położone dalej od stacji nadawczej mają lepszy odbiór aniżeli aparaty pobliskie. Aby zawczasu uprzedzić w jakich okolicach należy spodziewać się zaniku radiowego odbioru krótkofalowego, a w jakich będzie on najlepszy, istnieje w Związku Radzieckim specjalna *„służba jonosfery"* dająca przewidywania słyszalności radio-sygnałów, nadawanych przez krótkofalówki.

Drugą centralną instytucją badawczą jest Główne Obserwatorium Aerologiczne, które specjalizuje się w badaniach przekrojów pionowych atmosfery. Instytucja ta, powstała w roku 1940, jest obecnie jedną z najpotężniejszych stacji aerologicznych na świecie. Posiłkując się wzlotami samolotowymi i radiosondowymi wykonano ponad 6 000 pionowych przekrojów atmosfery, w tym 1 400 stratosferycznych. Wyniki tych wzlotów zebrane są w 15-tomowym dziele pt. „Rezultaty wzlotów aerologicznych", z którego można czerpać nieprzebrane wiadomości, o tym co się dzieje w swobodnej atmosferze. Warto zaznaczyć, że pierwsza w świecie radiosonda została wypuszczona w atmosferę właśnie w Związku Radzieckim w roku 1932.

(c. d. n.)

LATAWCE

WIESŁAW JAKUBOWSKI

Latawce, ich budowa i loty dają nam oprócz dużej przyjemności dwie zasadnicze korzyści:

1. Dla początkującego modelarza są one rodzajem przedszkola modelarskiego, w którym uczy się cierpliwości, dokładności i solidności wykonania. By zbudować dobrze latający latawiec musimy zabrać się do pracy z taką sama starannością jak do modelu latającego. Dużym plusem przy tym jest to, że budowa latawca zabiera niewiele czasu.

2. Drugą, bardzo poważną korzyścią jest to, że przy puszczaniu latawca mamy możność obserwowania ruchów powietrza, siły i kierunków wiatrów, a przede wszystkim przekonujemy się naocznie, na czym polega istota działania termiki. W dziedzinie modelarstwa latawiec może znaleźć zastosowanie podobne temu, jakie ma balonsonda. Niejednokrotnie, przed zamierzonym startem modeli latających, wypuszczenie latawca da nam cenne wskazówki o sile wiatru i natężeniu termiki, nawet na dość znacznych wysokościach.

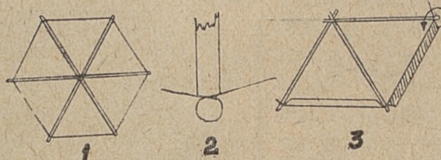
Wykonanie latawca nie przedstawia żadnych większych trudności, a i koszt jest znikomy, bo wynosi zaledwie kilkanaście złotych.

Omówimy budowę jednego z najłatwiejszych latawców, a mianowicie tzw. „gwiazdy".

Do sporządzenia „gwiazdy" potrzebujemy 3 listewki na szkielet, papier lub bibułę, sznurek i klej. Listewki zrobimy z łatwo dającej się obrabiać sosny. Drzewo to odznacza się dużą elastycznością i wystarczającą wytrzymałością. Ponieważ latawiec-gwiazda najlepiej utrzymuje się w powietrzu, gdy rozmiary jego (średnica) nie są mniejsze niż 35 cm i nie większe niż 120 cm, nie należy zbytnio przekraczać tych wielkości. Gdy chcemy, aby latawiec wznosił się przy małym wietrze, należy starać się, by był jak najlżejszy. Dlatego przy małym latawcu grubość listewek wynosi około 2 mm i rośnie wraz z jego wielkością, przy czym przy latawcach dużych wynosi około 5 mm. Obrabianie cieńszych listewek mija się z celem, gdyż wskutek dużej powierzchni latawca listewki szybko się złamią. Dużą uwagę musimy zwracać na to, by na listewkach nie było żadnych zacięć nożem, sęków i otworów, stanowią one bowiem słabe łatwo pękające punkty. Po oczyszczeniu listewek składamy je razem, porównując czy są jednakowo szerokie (od 1 — 2 cm), po czym oznaczamy środek i zbijamy gwoździkiem lub szpilką. Następnie nożem lub krzywką wycinamy przy końcach listewek małe wgłębienie na sznurek (rys. 2). Do jednego końca listewki przywiązujemy mocno sznurek i rozpoczynamy napinanie szkieletu. Jak powinien wyglądać napięty szkielet widzimy na rys. 1. Dla ułatwienia podaję: ponieważ „gwiazda" ma kształt sześcioboku, więc odległość między jedną a drugą listwą równa się długości promienia. Sznurka nie napinamy zbyt mocno, by nie nastąpiło wygięcie listewek.

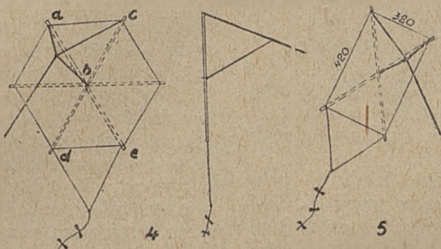
Teraz sprawdzamy czy odległości są jednakowe i przystępujemy do oklejania. Do tego nadaje się każdy cienki papier. Jednak najlepsza, bo lekka i efektowna, jest bibuła (nie karbowana). Przy latawcach o dużych rozmiarach najlepiej stosować „Jawę". Latawce oklejamy jednostronnie, używając do tego dowolnego kleju. Pokrycie należy przykleić do listewek. Oklejanie przy sznurku wskazuje rys. 3.

Po ukończeniu oklejania przystępujemy do najważniejszej czynności, a mianowicie do wykonania „wagi" prowadzącej i ogonowej. Pomagamy sobie przy tym rysunkiem (Nr 4). Do punktów „a", „b", „c", które widzimy na rysunku, przywiązujemy trzy jednakowej długości sznurki. Długość każdego sznurka musi się równać długości promienia latawca, a więc odległości między punktami a—b i b—c, plus 1—2 cm na wykonanie pęka. Wszystkie trzy sznurki łączymy mocnym pękiem. Do niego przymocowujemy sznur, na którym będziemy puszczali latawiec. Przez związanie sznurków otrzymujemy zawieszenie podobne umocowaniu szalek u wag aptekarskich. Dalszą czynnością jest przywiązanie sznurka o długości równej dwom promieniom do punktów „d" i „e". Na tym sznurku



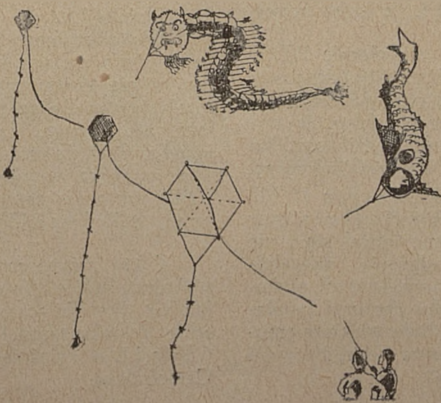
zawiesimy ogon. Jeżeli wagi nie będą równo związane lub zawieszenie ogona nie wypadnie na środku wagi ogonowej, to latawiec nie utrzyma się w powietrzu, lecz spadnie zataczając łuk.

Do wykonania ogona używamy sznurka o długości od 3—8 m. Ponieważ ogon utrzymuje latawiec w równowadze, lepiej zrobić go raczej dłuższy niż za krótki. Frędzle na ogon przycinamy z pozostałych po oklejaniu skrawków papieru. Przed startem wiążemy na końcu ogona ciężarek w postaci wiązki trawy lub kawałka drzewa. Ciężarek ten utrzymuje ogon w pozycji pionowej, nadając ko-



rzystny kąt natarcia powierzchni latawca. Nawet przy stosunkowo słabym wietrze przywiązanie małego ciężarka jest wskazane, gdyż inaczej latawiec kołysze się i nie utrzymuje w powietrzu. Do puszczania latawca nadaje się najlepiej szara nić lub szpagat, a to ze względu na małą grubość, a dużą wytrzymałość.

Sam start latawca wygląda następująco: celem uzyskania od razu pewnej wysokości



rozwijamy sznurek na odległość kilkunastu metrów. Po tym poprosimy kogoś, by nam latawiec ustawił powierzchnią do wiatru a na dany znak podrzucił w górę. Równocześnie pociągamy za sznurek, a przy słabym wietrze biegniemy kilkadziesiąt metrów. Latawiec od razu wzbije się w górę na wysokość, na jaką pozwala mu sznurek. Teraz, jeśli latawiec nie opada, a przeciwnie zaczyna „ciągnąć", rozwijamy powoli sznurek. Wysokość jaką latawiec może osiągnąć jest ograniczona ze względu na ciężar sznurka.

Latawiec możemy puszczać o każdej porze roku, pod warunkiem, że wiatr nie jest zbyt silny i porywisty. W tym wypadku łatwo o zniszczenie latawca.

Bardzo dużo radości sprawia puszczanie latawca w letnie wieczory po zachodzie słońca. Nagrzana ziemia wywołuje wówczas duże natężenie prądów termicznych. Mimo że na ziemi nie odczuwamy najlżejszego powiewu, latawiec osiąga dużą wysokość przy silnym naprężeniu sznura i wisi nieruchomo przez długi okres czasu. Sam byłem świadkiem ubiegłego lata, gdy na pewnego rodzaju zawodach między grupami chłonców uzyskano czas najdłuższego „stania" latawca — ponad 12 godzin (!).

Chcąc uzyskać dużą wysokość możemy zastosować tzw. puszczanie zespołowe 2 lub 3 latawców na jednym sznurze. W tym celu budujemy 3 latawce o różnych rozmiarach. Najmniejszy nie powinien być większy niż 35 cm, następny 40—45 cm, największy do 1 metra. Ponieważ siła nośna takiego zespołu jest bardzo duża, możemy wypuszczać go tylko przy niedużym wietrze, na termikę i na mocnym sznurku. Najpierw wypuszczamy najmniejszy latawiec, uważając by nie dać mu za wiele sznurka, to znaczy do chwili kiedy zaczyna się tworzyć lekkie wybrzuszenie linki. Wtedy sznurek urywamy i przywiązujemy do „pleców" średniego, w miejscu gdzie listewki są zbite gwoździem. Następnie i ten latawiec wypuszczamy powoli w powietrze. Startuje on od ręki, gdyż pierwszy unosi go w górę. Po chwili i drugi latawiec „łapie" wiatr. Musimy pamiętać, że od drugiego latawca musi prowadzić sznurek już znacznie grubszy lub podwójnie złożony szpagat. Dalej postępujemy jak z pierwszym. Po osiągnięciu maksymalnej wysokości przyczepiamy trzeci największy, który na bardzo mocnym sznurku wychodzi do góry. Wysokość jaką takim zespołem można osiągnąć jest bardzo duża. Najmniejszy latawiec wznosi się na wysokość kilkuset metrów, a 2 pozostałe spełniają rolę „słupów", tj. podtrzymują sznur, zapobiegając tworzeniu się brzucha. Latawce a szczególnie pierwszy, oklejamy ciemną bibułą, inaczej stracimy go z oczu.

Na tych samych zasadach możemy zbudować latawiec, który widzimy na rys. 5.

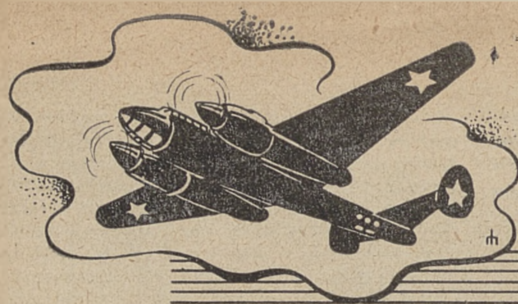
4 przykazania sportu latawcowego:

1. Nie wolno puszczać latawca w pobliżu sieci elektrycznych, telefonicznych itp. Przez zawiśnięcie na nich latawca możemy wiele osób narazić na straty, a przy sieci elektrycznej można ulec porażeniu.

2. Przed startem należy sprawdzić czy wagi są w porządku.

3. W wypadku zerwania się latawca nie należy zaraz biec za nim, lecz zaczekać aż opadnie, obserwując miejsce lądowania i notując w pamięci szczególne znaki terenu, jak: drzewo, dom, lasek itp. Szczególnie ważne jest to przy zerwaniu się dwóch lub trzech latawców z zespołu. Uciekają one bowiem bardzo daleko, do kilku kilometrów.

4. Kto posiada bambus, może wykonać listewki bambusowe. Latawiec taki jest bardziej wytrzymały, zwłaszcza na silne wiatry.



SAMOLOTY ZSRR

18)

ANDRZEJ SAMEK

JAK - 6

Samolot transportowy skonstruowany w końcowej fazie wojny przez Jakowlewa. Używany był do celów szkoleniowych, a również jako lekki bombowiec.

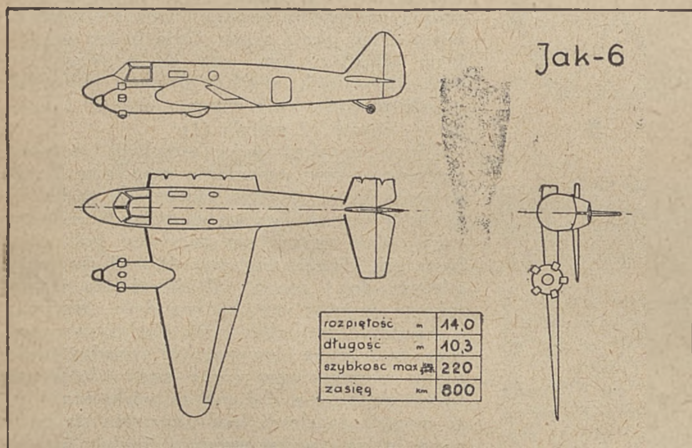
Dalszym rozwinięciem tego typu jest cywilny samolot komunikacyjny Jak-8.

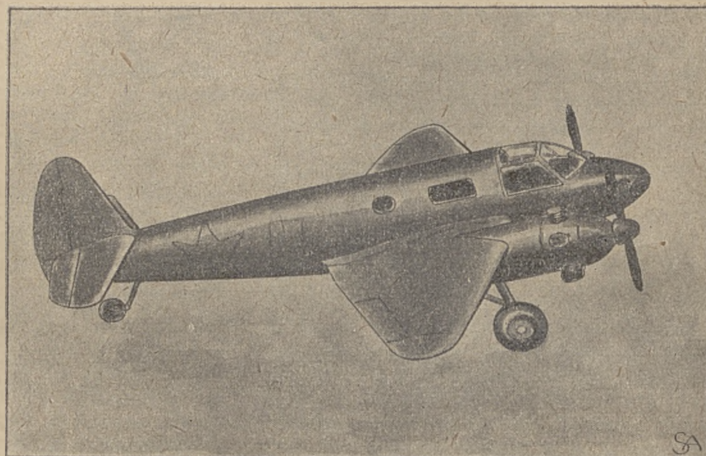
Konstrukcja mieszana. Podwozie chowane lub stałe, kółko ogonowe stale.

Dwa silniki M 11 mocy 150 KM każdy.

Ciężar użyteczny samolotu wynosi 550 kg, co odpowiada 6 pasażerom.

Jako samolot ćwiczebny, zabiera on ładunek bomb; uzbrojenie stanowią 2 kaemy.





ZAMIAST „KRONIKI"

Do Redakcji tyg. „Skrzydła i Motor".

W związku z notatką w numerze 44 (124) SiM-u, że „robotę zaczął w RTPD, Gryglicki. Zaczął, ale dlaczego dalej nie prowadzi?" muszę wyjaśnić parę słów na temat współpracy z dyrekcją Okręgu Stołecznego LL.

Współpraca ta zaczęła się od roku ubiegłego, kiedy to uruchomiłem dwie pracownie modelarstwa lotniczego przy ZWM w Warszawie. Frekwencja była duża, bowiem poza modelarniami ZHP i YMCA tego rodzaju placówek nie było. Prowadzony równocześnie w tych modelarniach kurs juniorów i amatorów dla członków ZWM oraz nie zrzeszonych winien był zakończyć się wydaniem świadectw. Praca, materiał, narzędzia itp. rzeczy były finansowane wyłącznie z funduszu ZWM. Wydanie świadectw, które są uwieńczeniem pracy chłopców i ich „biletem do lotnictwa", było nieodzowne. Wobec nie posiadania jeszcze przez Okręg LL świadectw znormalizowanych (okólnik LL z dn. 8 IV 1948 r.) powstała konieczność wydania absolwentom kursu świadectw ZWM potwierdzonych przez LL. Świadectwa takie nie zostały wydane, ponieważ Okręg LL odmówił poświadczenia ich. Wytrwalsi pozostali w modelarni i otrzymali później, po ukończeniu kursu przodowników, zorganizowanego również przez ZWM i za fundusze ZWM, odpowiednie zaświadczenia z Dyrekcji Naczelnej LL, z którą współpraca układała się jak najlepiej.

Prowadząc uruchomioną w styczniu 1948 r. modelarnię RTPD przygotowywałem młodziutkich chłopców do zbliżających się zawodów okręgowych. Pozostawałem częstokroć ponad przewidziany programem zajęć czas pracy w modelarni, aby nauczyć chłopców wypuszczania modeli i startowania; działo się to na terenie ogródka RTPD a najczęściej na terenie boiska byłego ZWM na Żoliborzu.

Na zawodach okręgowych startowali młodzi chłopcy z RTPD i ZWM, około 30 zawodników z obydwu modelarni. Prowadzący start z ramienia komisji ob. Zając częstokroć denerwował się i nie uwzględniając młodego wieku oraz braku doświadczenia zawodników skreślał im bez żadnych podstaw należne starty, których wykonanie względnie powtórzenie gwarantuje odpowiedni paragraf regulaminu. Nie pomogła interwencja instruktora: dzieci miały mniejsze szanse, mając zaliczoną mniejszą ilość startów. Znowu rozgoryczenie u młodych adeptów lotnictwa. Dlaczego tak było?

W bieżącym roku szkolnym polecono mi ponownie zająć się modelarnią RTPD. Przeprowadziłem 4 lekcje we wrześniu. Zgłoszonych było 25 kandydatów. Po rozmowie z kierowniczką świetlicy w dniu 30 IX 1948 r., która zapytała mnie czy mogę zapewnić punktualne przychodzenie na zajęcia w bieżącym sezonie, odpowiedziałem lojalnie — „Nie" — ponieważ zbyt odległy punkt (Żoliborz) jak również praca moja w organizacji społecznej nie pozwalały mi regularnie przychodzić na wykłady. Równocześnie zawiadomiłem o tym w dniu 1 X 1948 r. Okręg Stołeczny LL oraz poprosiłem o przysłanie innego instruktora. RTPD znowu czekało na tego nowego instruktora przez dwa tygodnie, pomimo że Okręg LL był zawiadomiony.

W Państwowym Liceum Mechaniczno-Lotniczym powstała konieczność uruchomienia modelarni w godzinach pozaszkolnych. Zgłosiło się 30 kandydatów. Dyrektor szkoły ofiarował salę, narzędzia i materiał dla tej placówki. Dyrekcja szkoły wysłała odpowiednie pismo do Okręgu LL o finansowanie miejscowego instruktora, dla którego poza zajęciami obowiązkowymi w klasie drugiej, nie ma możliwości uzyskania dodatkowego wynagrodzenia od Kuratorium. Pomimo tego PLML czeka 3 tygodnie na odpowiedź od Okręgu LL. W związku z powyższym inicjatywę przejęło miejscowe koło ZMP, które uzyskało instruktora z ZG ZMP dla prowadzenia zajęć w modelarni. Powstała modelarnia lotnicza ZMP przy Państwowym Liceum Mech.-Lotn. jednocząca wszystkich młodych lotników, ale... bez udziału LL.

W końcu mego listu pragnę sprostować małe przeoczenie, które pojawiło się w „Kronice" — a mianowicie, że niżej podpisany jest w pierwszym rzędzie instruktorem i referentem modelarstwa lotniczego w Związku Młodzieży Polskiej, następnie zaś nauczycielem Państwowego Liceum Lotniczego. Równocześnie zaznaczam i podkreślam, że motorem mego działania i pracy lotniczej na terenie Warszawy są w pierwszym rzędzie Statut i władze organizacyjne ZMP, następnie zaś ob. Hejduk z Zarządu Głównego LL i ppor. Elsztein z Redakcji Czasopism Lotniczych.

Gryglicki Zdzisław

Fakty przytoczone w powyższym liście, świadczą wyraźnie, że niektórzy ludzie Warszawskiej Dyrekcji LL, jak to widzimy na przykładzie dyr. Zająca, starają się utrudnić kształcenie się w modelarstwie demokratycznej młodzieży lotniczej. Prosimy Warszawski Okręg LL o wyjaśnienie w tej sprawie, niepokojącej wielu z naszych Czytelników.

ŚMIGŁA

ZDZISŁAW BRODZKI, inż.

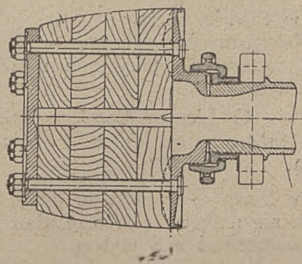
4.

Śmigła bywają lewo- lub prawobieżne, ciągnące lub pchające, zależnie od kierunku obrotu, czy umieszczenia; zasada pracy pozostaje zawsze ta sama. Śmigło drewniane przeważnie jest osadzone na wale silnika (rys. 14) przy pomocy tulei stalowej z kołnierzem, który łączy się ze śmigłem przy pomocy szeregu śrub.

Śmigła o zmiennym skoku dzielimy na śmigła ustawiane na ziemi i nastawne w locie.

Śmigła ustawne na ziemi, mało stosowane, są to takie, których łopatki po zluzowaniu odpowiednich nakrętek można ustawić na dowolny kąt.

Śmigła nastawne w locie mogą być całkowicie automatyczne, to jest takie, które przy pomocy odpowiednich mechanizmów samoczynnie zmieniają kąt zależnie od obrotów i szybkości lotu. Poza tym są śmigła, które nastawia się automatycznie, a oprócz tego mogą zmieniać kąt zależnie od woli pilota (przykład — przy starcie lub wznoszeniu).



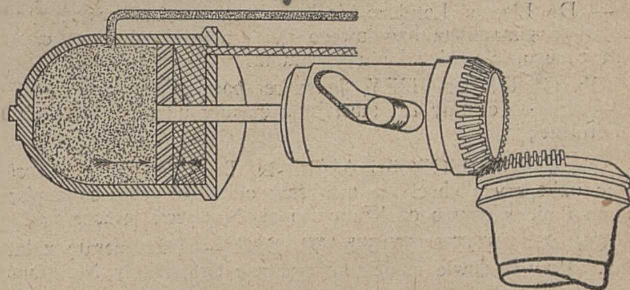
Rys. 14
Drewniane śmigło, które widzimy w przekroju, zamocowane jest do wału przy pomocy tulei stalowej z kołnierzem oraz szeregu śrub

Musimy sobie zdać sprawę, że cały mechanizm do przekręcania łopatek i to nawet kilku jednocześnie jest niesłychanie skomplikowany, musi się bowiem kręcić razem ze śmigłem, a sterowanie samo musi być nieruchomo związane z samolotem.

Nie będziemy omawiać szczegółów konstrukcyjnych poszczególnych piast, zajmiemy się tylko schematami i zasadami działania najczęściej stosowanych. Zależnie od sposobu nastawiania rozróżniamy następujące piasty: o napędzie hydraulicznym, elektrycznym, aerodynamicznym i mechanicznym.

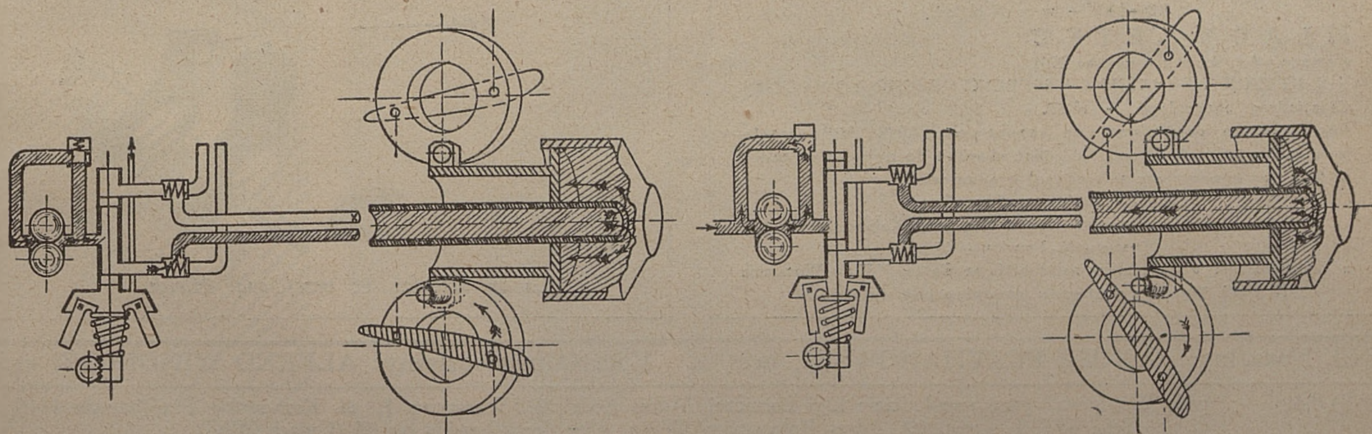
Działanie hydraulicznego napędu widzimy na rysunku 15. Przede wszystkim musimy pamiętać, że mimo nazwy ciecz napełniająca nie jest wodą, lecz olejem podobnym do tego, który służy do smarowania silnika. Otóż olej wchodząc z jednej lub drugiej strony tłoka, dzięki odpowiedniemu wycięciu, powoduje obrót łopatki w jedną lub drugą stronę. Śmigło takie utrzymuje stałe obroty silnika samoczynnie dzięki regulatorowi, który przepuszcza lub zatrzymuje olej przesuwający tłok. Niezależnie od tego pilot może zmieniać skok śmigła regulując z kabiny przepływ oleju.

Radzieckie śmigło o zmiennym skoku „AW" (rys. 16), stosowane na wielu płatowcach, posiada nieco odmienny napęd. Olej sterowany przez regulator, który jest napędzany przez silnik, wchodzi do obracającej się piasty, naciska z przodu na tłok, który dzięki prowadnicom tulei powoduje obrót łopatek na „mały skok". Nastawianie na „duży skok" zachodzi wtedy, gdy olej odpłynie spod tłoka przez regulator. Łopatki nastawią się wtedy pod działaniem siły odśrodkowej przeciwwag. *(c. d. n.).*



Rys. 16. Działanie napędu hydraulicznego radzieckiego śmigła AW. Zasada ta sama, co na rysunku dolnym

Rys. 15. Działanie hydraulicznego napędu zmiany skoku. Pod ciśnieniem oleju wypełniającego zakreskowany cylinder (rys. lewy) tłok przesuwa się na lewo skręcając pierścienie, z osadzonymi na nich łopatkami śmigła. Rysunek prawy pokazuje jak wygląda skręcanie łopatek w przeciwnym kierunku





POCZTA LOTNICZA

Codziennie wpływają do redakcji setki listów, w których zwracacie się do nas o pomoc w wielu sprawach, prosicie o najrozmaitsze wyjaśnienia, żalicie się na mnóstwo bolączek, jednym słowem — rzeczywiście traktujecie nas, jak prawdziwych przyjaciół.

To nas szczerze raduje i dowodzi, że macie do nas duże zaufanie.

Wszystko jest więc w najlepszym porządku pod tym względem.

Proszę jednak pomyśleć na chwilę nad inną sprawą: jest rzeczą absolutnie niemożliwą, abyśmy mogli Wam na każdy list odpowiedzieć czy to drogą odpowiedzi indywidualnych, czy też w „Poczcie lotniczej". Chcąc wyczerpująco odpowiedzieć np. w „Poczcie lotniczej" na te listy, które przychodzą do nas w ciągu jednego dnia, musielibyśmy zarezerwować z góry przynajmniej dwie strony, co by się naturalnie odbiło na całości numeru. Mało tego — do pracy nad redagowaniem odpowiedzi musieliby zasiąść bez wyjątku wszyscy pracownicy redakcji, odkładając na bok inne prace. Niewątpliwie dalibyśmy radę nawałowi listów, ale... SiM zamieniłby się wtedy w coś w rodzaju książki telefonicznej lub przewodnika w terenie.

W związku z tym prosimy Was bardzo, Kochani Simkarze, abyście nie pytali nas o takie informacje, które już niejednokrotnie zamieszczaliśmy na łamach SiM-u. Powtarzają się np. ciągle listy, pytające o szczegóły wyszkolenia szybowcowego (zarówno teoretycznego jak praktycznego), są listy, proszące o przyjęcie do wojskowych szkół lotniczych, zasypywani jesteśmy pytaniami na temat: jak i gdzie studiować?

Kochani Przyjaciele! po prostu — nie jesteśmy w stanie jeszcze raz powtarzać wiadomości i informacji, na które poświęciliśmy wiele stron w wielu numerach, i to w tym roku!

Zwracamy się do Was z apelem: zainteresujcie się, Kochani Przyjaciele, numerami SiM-u od początku bieżącego roku, a znajdziecie w nich naprawdę wiele potrzebnych Wam wiadomości i informacji. Czytajcie pilnie bieżące numery SiM-u!

Do szczegółowego przestudiowania numerów SiM-u 10, 11, 12, 13 — 14 z br. (artykuły na temat: „Jak zostać pilotem?"), 34, 35 z br. (artykuły na temat: „Gdzie studiować?"), oraz Nr 37 (artykuł pt. „Plan lotniczej pracy") odsyłamy następujących Simkarzy: Gomółka Jan, Moszczenica koło Gorlic, Czytelnik Robert, Limanowa, Basia Dynasówna i Hala Cisówna, Warszawa, Majchrzak Mieczysław, Petryhozy, pow. Grójec, Czuraj Krystian, Piaseczno koło Warszawy, Kaczmarek Alfons, jedn. wojsk 2524 „a", Bednarczyk Aleksander, Mława, Krystyna z Wrocławia, Wiśniowski Ludwik, Kraków, Rup Eugeniusz, Rudnik nad Sanem, M. F. Kazek, N. W., Warszawa, Gorczyca Wiktor, Lubawka, Sadowski Kazimierz, Kraków, Rzepecki Stanisław, Leszno Wlkp., Drożdż Franciszek, Sienno, Sawka Mieczysław, Branica, Sułkowski Jerzy, Rzeszów, Rychter Tadeusz, Starachowice, Uszyński Szymon, Rembertów, Krajewski Szczepan, Wola Starowiejska, „Orlik", Białystok.

Wyżej wymienione numery można otrzymać w Administracji wyd. „Prasa Wojskowa", Warszawa, Aleje Jerozolimskie 55 (Gmach WIG).

Piszcie do nas jak najwięcej, ale... dopiero po dokładnym przejrzeniu całego ostatniego rocznika SiM-u.

ZIMOWE ZAWODY MODELI SZYBOWCÓW

organizuje ZMP . . . . . !

PATRZ NASTĘPNY NUMER „SiM-u"

Ob. DZIEWIĘCKI KAZIMIERZ, *Busko-Zdrój* — Szkoły lotniczej dla małoletnich nie ma w Polsce.

Ob. KWAŚNIEWSKI TADEUSZ, *Chruśnica, pow. Złotoria* — Do Liceum Lotniczo-Mechanicznego można zostać przyjętym tak z gimnazjum handlowego jak i z mechanicznego czy też elektrycznego, ale po zdaniu egzaminu.

Ob. GÓRNIAK JERZY, *Janowice, pow. Aleksandrów* — Proste — członek czynny LL musi brać czynny udział w pracach Ligi Lotniczej.

Ob. CIECHANOWSKI MARIAN, *Bukowiec, pow. Świecie* — Mimo najlepszych chęci nie mogliśmy odczytać tego, co napisaliście, no i nie wiemy o co Wam chodzi. Napiszcie jeszcze raz!

Ob. ŻMIJEWSKI WIESŁAW, *Łódź* — Prenumeratę załatwiliśmy. Przy budowie modeli korzystajcie ze „Szkoły Modelarstwa Lotniczego", którą drukowaliśmy w SiM-ie. „Samoloty w walce" można zamówić w Wojskowej Księgarni Wysyłkowej — W-wa, Krakowskie Przedmieście 11; nie zapomnijcie przy tym załączyć dowodu wpłaty na prenumeratę SiM-u.

Ob. WALCZAK H., *Konin* — O Liceum Lotniczo-Mechanicznym pisaliśmy w numerze 34 SiM-u z br. Oficer techniczny lotnictwa musi mieć maturę licealną.

Ob. SZMIDT ADAM, *Nowy Targ* — Nadesłane opowiadanie, chociaż wcale niezłe, do druku nie nadaje się jeszcze. Radzimy pisać o własnych przeżyciach i popracować nad stylem.

Ob. KOPERNIAK TADEUSZ, *Nowy Sącz* — W sprawie kursu spadochronowego informacji udzieli Wam Wojewódzki Okręg LL w Krakowie, ul. 1-go Maja 6. W szybownictwie prywatnie szkolić się nie można — tylko w PO „Służba Polsce".

Na zdjęciu na okładce: **Polski szybowiec wyczynowy IS-1 „Sęp"**



...i on twierdzi, że prześcignął dźwięk...

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr — Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej, Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350, wewn. 02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek WP, organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 1428 Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Nr 2, Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-64034

Cena 15 zł